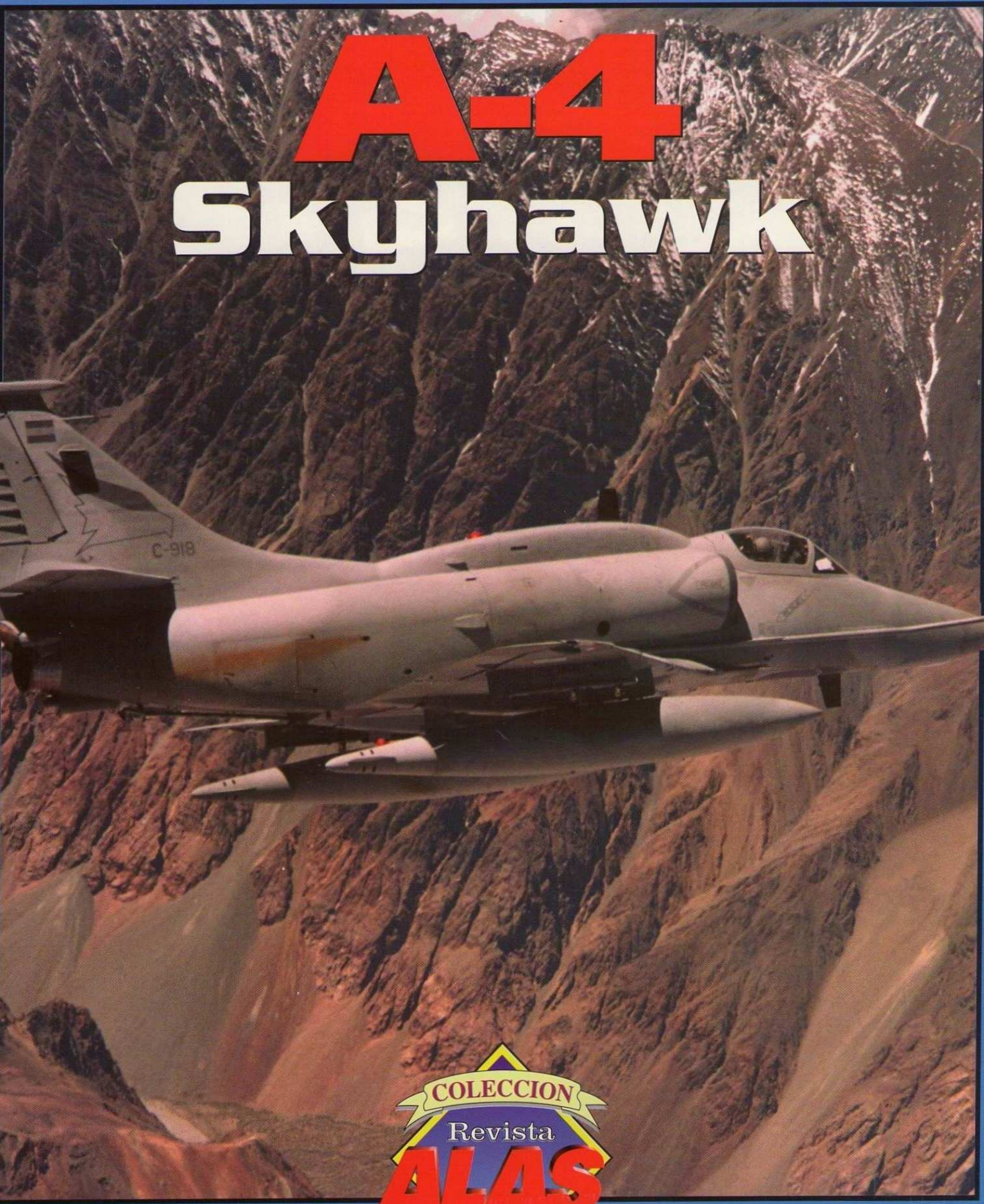
Historia Misiones Operación Técnica

A-4 Skyhawk



COLECCION Revista ALAS Nº4

Foto FAA

LA HISTORIA de los A-4 Skyhawk

Rasante como en Malvinas.

Horacio Clariá

La aparición del Skyhawk en los cielos de los principales teatros de operaciones se convirtió, desde su entrada en servicio hace más de 40 años, en algo habitual. Las espesas selvas vietnamitas, los áridos desiertos del oriente medio y las gélidas aguas del Atlántico Sur, son testigos inequívocos de las adversidades que han debido soportar los A-4 tras su paso por estos campos de batalla: tal vez, los más duros que puedan hallarse sobre la faz de la tierra.

SU NACIMIENTO

El diminuto A4D Skyhawk (A-4 luego de 1962) debe ser reconocido, junto al DC-3, como uno de los aviones más exitosos de la Douglas Aircraft Company, Inc.

Producido entre 1954 y 1979, ha servido para cuatro naciones en cuatro durísimas guerras, ganándose el afecto de sus tripulantes y hasta la admiración de sus enemigos.

A mediados de la guerra de Corea, en momentos en que la Douglas se hallaba disconti-

nuando la producción del AD Skyraider, a la vez que se aferraba al Skyshark y desarrollaba el Skywarrior, la necesidad de un ligero avión de ataque se hacía más evidente.

En tal sentido, en 1952, la US Navy, que buscaba un adecuado reemplazo para el Skyraider, realizó un requerimiento que sirvió para dar vía libre a un diseño innovador, producto del reconocido proyectista Ed Heinemann.

El equipo de la división El Segundo, California, comenzó a trabajar afiebradamente en el más pequeño y liviano avión de ataque surgido de las teorías de su diseñador. El resultado fué el A4D-1, conocido afectuosamente como "Heinemann's Hot Rod" (el término Hot Rod se utiliza para identificar a determinados vehículos de competición a los que se les aumenta su potencia de manera desmedida), la elocuente denominación sirve para dar una clara idea de lo que significó la aparición del Skyhawk.

El primer Hot Rod voló el 22 de junio de 1954 como XA4D-1, llegando su peso apenas a las 4 toneladas, a diferencia de las 5 del Skyraider. Lo propio hizo el primer avión YA4D-1 de una serie de 18 el 14 de agosto de 1954, dando de esta manera vía libre para que entraran en servicio en la US Navy los primeros A4D-1 (A-4A) el 26 de octubre de 1956.

En 1955 uno de los prototipos batió el record mundial en circuito cerrado de 500Km manteniendo una velocidad promedio de 1118,7Km/h lo que ya daba una muestra de las potenciales capacidades de aquel avión.

Las mejoras que se iban sucediendo, fruto de la experimentación, dieron paso a la incorporación del A4D-2 (A-4B) que ya había volado con éxito el 26 de marzo de 1956. Este modelo incorporaba la capacidad de reabastecerse en vuelo, una planta de poder más potente y mejoras en el armamento, que incluía racks para acomodar un par de misiles Bull-Pup.

El A4D-2N (A-4C), realizó su primer vuelo el 21 de agosto de 1958, para ser introducido al servicio operativo en 1962. A diferencia de sus antecesores poseía la capacidad de operar en condiciones meteorológicas difíciles, gracias a una aviónica mejorada que se alojaba en una nariz de mayores dimensiones.

Los modelos A4D-3 y A4D-4 nunca fueron construídos y así se llegó al A4D-5 (A-4E), que voló el 12 de julio de 1961, comenzando las entregas a la US Navy en noviembre de 1962.

Para el comienzo de la guerra de Vietnam en 1965 el Skyhawk ya hacía más de un año que estaba desplegado en la zona a bordo de los portaviones de la séptima flota. El bautismo de fuego del A-4 fué el 5 de agosto de 1964, cuando en represalia al ataque a varios destructores norteamericanos por fuerzas norvietnamitas, se llevó a cabo un ataque aéreo con 70 aviones a las refinerías de Vinh. Entre las máquinas había A-1 Skyraider, F-8 Crusader y A-4C Skyhawk.

Apodado "Scooter",por su gran capacidad de armas y su reducido tamaño el Skyhawk pronto demostró sus excelentes cualidades en combate, aunque también tenía algunas deficiencias como su cabina estrecha e incómoda y el corto radio de acción. Durante toda la guerra, hasta el cese del fuego acordado en 1973 aviones del US Marine Corps, basados en tierra en Chu Lai desde el 1 de junio de 1965, y otros de la marina que operaban embarcados, llevaron a cabo misiones de apoyo cercano, FAC (Forward Air Control, Control Aéreo Avanzado) y misiones de ataque a objetivos estratégicos en Vietnam del Norte. Si bien el A-4 ya estaba superado por otros aviones embarcados, como el A-7 Corsair y el A-6 Intruder todavía había algunos operando en el frente hacia el final del conflicto.

Uno de los hechos más destacados en la carrera de Skyhawk sucedió el 1° de mayo de 1967 sobre los cielos de Vietnam del Norte, cuando el A-4C pilotado por el Teniente Comandante Swartz, perteneciente al escuadrón VA-76 de la US Navy logró la primera y única victoria en combate aire-aire alcanzada por un A-4, al derribar un MiG-17 con una salva de cohetes de 70mm.

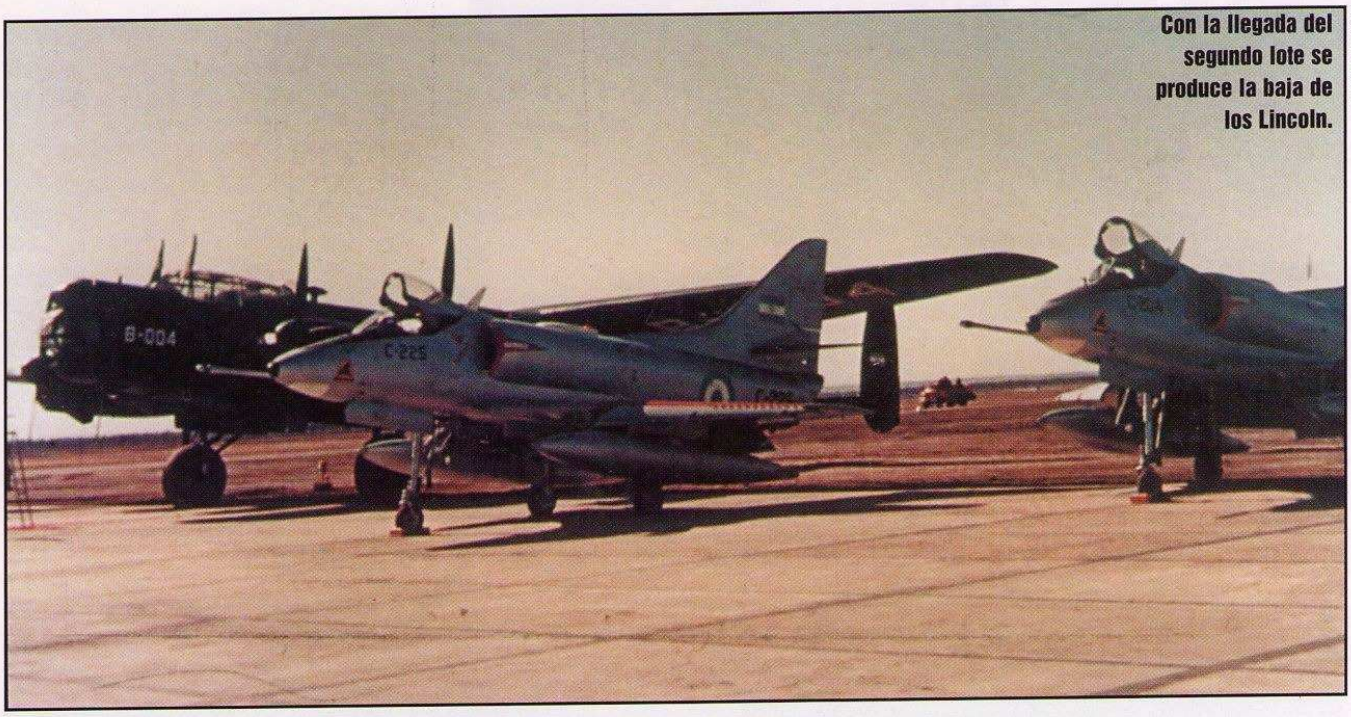
El A-4F, cuyo primer vuelo se produjo el 21 de agosto de 1966, introducía una serie de innovaciones. La más visible era un pod dorsal de contramedidas electrónicas (ECM) y aviónica moldeado en el fuselaje. Esta especie de joroba hizo acreedor al A-4F del apodo de Camel (Camello), siendo también instaladas a algunos modelos de A-4C y A-4E. Este equipamiento se convirtió en standard para los subsecuentes modelos de Skyhawk.

A-4B a poco de llegar, sin sonda de reabastecimiento.

Atilio Marino

Despedida del A-4B C-240 rumbo al museo, la punta blanca indica el uso del motor de A-4C.

Juan C. Cicalesi



Con la llegada del segundo lote se produce la baja de los Lincoln.

Atilio Marino

Junto a éstas aeronaves apareció el TA-4E, luego denominado TA-4F, primer versión biplaza, con asientos en tándem. El primer vuelo del TA-4E fué el 30 de junio de 1965. Estas dos versiones (A-4F y TA-4F) serían las últimas desplegadas a Vietnam.

En la guerra del Yom Kippur, desarrollada entre los días 6 y 24 de octubre de 1973 Israel empleó sus A-4H, que eran una versión del A-4F con sistemas Rafael MAHAT de lanzamiento de armas, que era más liviano, cañones de 30mm y paracaídas de frenado.

Los A-4 israelíes llevaron el peso del conflicto junto a los F-4 Phantom, los Mirage IIICJ y IAI Nesher (Dagger) y las pérdidas sufridas por la densa artillería antiaérea obligó a modificar los escapes de las turbinas prolongándolos en un intento por reducir la eficacia de los misiles de guía infrarroja árabes. Durante el conflicto los Estados Unidos proveyeron a Israel de 43 A-4E de las filas del USMC, para cubrir las pérdidas de la guerra; los que se incorporaron el 17 de octubre.

En mayo de 1969 volaba el primer TA-4J, una versión simplificada del TA-4F y un año después, el 10 de abril de 1970 lo hacía el primer prototipo del A-4M Skyhawk II.

La última versión desarrollada fué el OA-4M para observación, para lo cual se modificaron 22 TA-4F y J. El último A-4 construído fué un A-4M que salió de la línea de montaje el 27 de febrero de 1979, siendo el Skyhawk número 2960, constituyéndose en el programa de fabricación de un avión militar estadounidense de más duración.

En 1982 los A-4 entran en combate una vez más, esta vez en las Malvinas, en respuesta por una agresión británica motivada por su sed colonialista.

Finalmente, entre el 2 de agosto de 1990 y el 28 de febrero de 1991, los A-4KU (A-4M) kuwaitíes se vieron envueltos en los enfrentamientos con las fuerzas armadas iraquíes que invadieron su país. Durante ese conflicto se sufrió la pérdida de tres A-4 capturados durante la invasión iraquí, los que no alcanzaron a despegar antes de la llegada de las tropas enemigas, y uno derribado, del total de 22 aparatos en servicio en esos momentos.

En la actualidad las fuerzas aéreas de Argentina, Nueva Zelanda, Singapur, Indonesia y Malaysia todavía operan diversas variantes del Skyhawk, casi todas ellas modernizadas, y muchos de ellos seguirán en servicio hasta bien entrado el siglo XXI.

EL A-4 SKYHAWK EN ARGENTINA

Variadas fueron las circunstancias que motivaron, a mediados de los años '60, la necesidad de encarar seriamente un inmediato reequipamiento de la FAA.

En primer lugar, los ya obsoletos Gloster Meteor adquiridos en 1947 iban llegando al final de su vida operativa, disponiéndose para ese entonces de apenas la cuarta parte del lote original de 100 máquinas. Acompañando a ésta carencia, se contaba con 25 N.A. F-86F Sabre, los que no eran suficientes para sostener el delicado equilibrio regional de fuerzas; en especial con nuestros vecinos trasandinos quienes se disponían a adquirir los poderosos cazabombarderos Hawker Hunter de orígen británico, ampliamente superiores a nuestros Sabre.

Recordemos que durante 1965, pese a estar viviéndose en un período de gobierno constitucional, marcadamente austero y pacifista, se produjo el mayor enfrentamiento armado enmarcado en el conflicto limítrofe con Chile, en la zona de Laguna del Desierto, con un saldo lamentable de varias víctimas por ambos países y quedando al borde de una guerra.

Desafortunadamente, este tipo de situaciones se presenta a menudo, cuando marcados recortes presupuestarios limitan las posibilidades de obtener material primordial para la defensa.

Pese a las dificultades que surgen ante cada compra de material militar, en 1966 se logró completar la compra de 50 Douglas A-4B a precios políticos, producto de convenios realizados por los gobiernos. Dentro del paquete negociado estaban incluídos la modernización de las aeronaves, el entrenamiento de los pilotos y el personal de mantenimiento, mas un gran lote de repuestos.

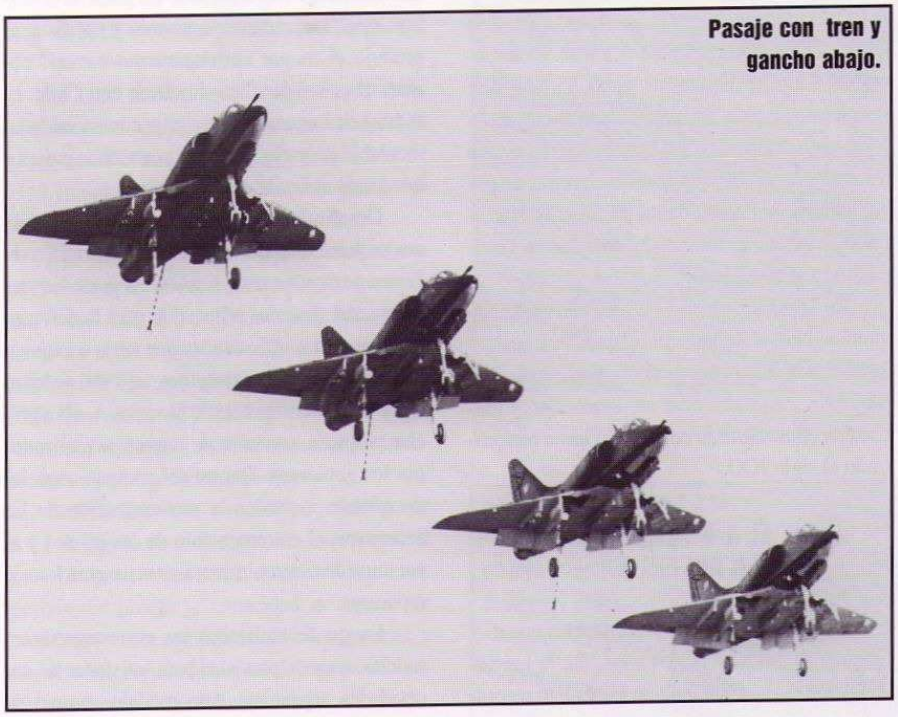
Luego de realizadas las correspondientes modificaciones, previstas para satisfacer las necesidades argentinas, éste modelo cambió su nombre al de A-4P; aunque en la FAA prefirieron seguir llamándolo A-4B, de la misma manera que haremos nosotros a partir de aquí.

Paralelamente, la Aviación Naval llevó a cabo sus propias negociaciones para la incorporación del mismo tipo de máquinas, aunque con resultado negativo. La exitosa gestión de la FAA indudablemente dió por tierra con la aspiraciones de la ARA, la que luego de seis largos años pudo concretar sus intenciones.

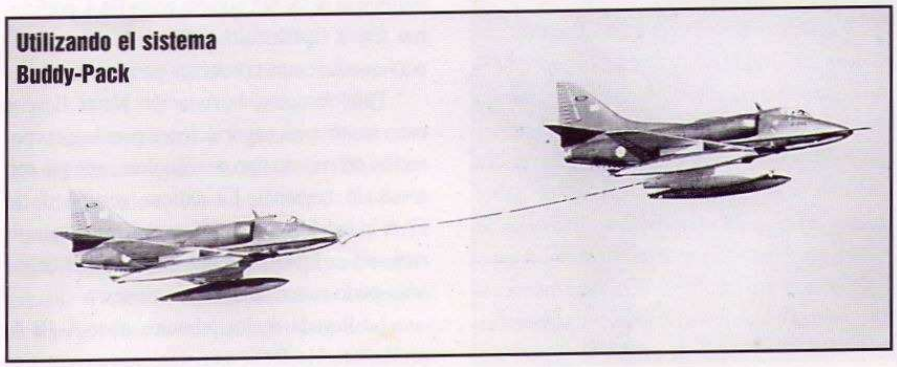
La llegada de los primeros doce A-4B se produjo el 31/10/66, ante una gran expectativa

A-4B 142784, en portaaviones USS CVA-76 Intrepid en Indochina, luego sería el C-236 en Argentina.

Cristian Amado



Pasaje con tren y gancho abajo.



Utilizando el sistema Buddy-Pack

general, en un vuelo ferry desde los EEUU.

El componente del primer Grupo Aéreo "Halcón" estaba al mando de Vicecomodoro J. A. Monez Ruiz (C-201) complementado por el Cap. J.A. Rodriguez Morell (C-202), Cap. J.M. Baigorria (C-204), 1Tte Solabarrieta (C-205), Vcom. Masserini (C-206), Cap. Panzardi (C-207), Cap. Gabarret (C-209), 1Tte. Antonietti (C-211), Co. Roy (C-212), Cap. Laskowski (C-215), Co. Boelher (C-214) y Cap. Destri (C-213).

El vuelo fué concretado siguiendo el siguiente itinerario: Olathe (Kansas), Cecil (Florida), Guantánamo AFB (Cuba), Howard AFB (Panamá), Chiclayo (Perú), Pisco (Perú), San Miguel de Tucumán (Arg.) y por fin Villa Mercedes, San Luis, asiento de la V Brigada Aérea, en donde conformaron dos escuadrones en el Grupo 4 de Cazabombardeo de esa brigada

Los aviones fueron escoltados a lo largo de los más de 11000km recorridos por el Douglas C-54, T-45, y un trifibio Grumman SA-16B Albatros, BS-02, encargados el primero de prestar asistencia técnica al escuadrón y el segundo adicionando las tareas de busqueda y salvamento.

Al momento del arribo fueron recibidos por el entonces Comodoro A. Chiostri, Jefe de la V Brigada, quién luego de intercambiar los correspondientes saludos de camaradas, dió paso a la ceremonia, presidida por el comandante de la FAA, Brig. Gral. A. Alvarez. En la plataforma donde fueron estacionadas la máquinas se hallaban tres bombarderos Avro Lincoln, los

que próximos a ser dados de baja, fueron calificados testigos del importante acontecimiento.

Con la incorporación de los A-4B se volvía a dar un salto cualitativo, tecnológico y cuantitativo desde la incorporación de los Meteor, casi 20 años antes. Esto trajo como consecuencia un gran programa de adiestramiento llevado a cabo en los EEUU, el que se impartió sin inconvenientes gracias a la capacidad y empeño puestos por los hombres de la FAA.

Entre las innovaciones que incorporaba ésta aún moderno cazabombardero, puede decirse que fué el primer sistema de armas incorporado con capacidad de reabastecimiento en vuelo; supliendo la ausencia de aeronaves del tipo KC con un sistema denominado Buddy Pack, el que servía para darle combustible a una máquina por vez desde otro A-4B, portador del mismo.

Durante los primeros años de operaciones, la ausencia de la sonda de reabastecimiento en vuelo se debió a que era necesario preservar la cabeza de la misma, hecho primordial para su perfecto funcionamiento. Con la llegada de los KC-130H Hercules TC-69 y TC-70, comenzaron las operaciones conjuntas y las sondas fueron repuestas a cada máquina.

Para la FAA era innovador el hecho de que los aviones poseyeran ganchos para aterrizaje sobre portaviones, el cual no les fué retirado, por el contrario, son adecuados para casos de emergencia para lo cual se dispusieron cables de frenado en las cabeceras de las pistas habituales de operación. Este procedimiento es mucho más seguro que la habitual red de malla.

Una modificación importante que se les realizó a los aviones argentinos fué la colocación de spoilers sobre el extradós del ala, justo sobre la ubicación del flap. Los mismos se comenzaron a utilizar con los A-4F, siendo instalados en la propia línea de montaje.

Originalmente, los A-4B utilizaron los motores Wright J-65-W-16A, aunque ocasionalmente eran provistos con los J-65-W-20 que utilizan los A-4C, lo que mejora sus performances. Para diferenciar las máquinas en ésta situación, la punta de la nariz es pintada de color blanco, en lugar del negro habitual.

Otra particularidad poco conocida es que en ocasiones en que vuelan sin sus cañones Mk12 de 20mm, el espacio dejado por estos es cubierto por un carenado especial que une perfectamente el borde de ataque alar con el fuselaje propiamente dicho.

Pero la vida del Skyhawk seguía y el 18 de marzo de 1967 arribaba a la V Brigada Aérea un segundo contingente compuesto por otras 12 máquinas, también al mando de Cdro. Mones Ruiz quién, tripulando el C-208 tocó tierra puntana a las 10:35hs; siguiendo el mismo itinerario del primer ferry y con la misma escolta.

AVIONES A-4P.
Escuadrón III, Grupo 5 de Cazabombardeo, V Brigada Aérea

Matríc.	Matríc. en EEUU (Bu. No)	Fecha de llegada	Observaciones
C-201	142799	31/10/66	Acc el 27/7/77 en San Luis. Piloto 1Tte Gonzalez eyectado
C-202	142127	31/10/66	Acc el 27/7/70 en San Luis.
C-203	142421	---------	Acc el 1/8/66 en Kansas, EEUU. Piloto Cap Rodriguez Morel eyectado
C-204	142126	31/10/66	Derribado por un Sea Harrier el 8/6/82 en Malvinas.
C-205	142694	31/10/66	Acc el 10/11/67 en San Luis, daños leves pero desprogramado. Alas instaladas en el C-212.
C-206	142742	31/10/66	Acc el 12/5/82 en Malvinas.
C-207	142688	31/10/66	En servicio
C-208	142139	18/3/67	Derribado por el HMS Brilliant el 12/5/82 en Malvinas.
C-209	142684	31/10/66	Acc el 23/6/94 en Salta durante aterrizaje forzoso. Desprogramado.
C-210	142128	18/3/67	Acc el 25/10/74 en Santa Fe.
C-211	142701	31/10/66	Acc el 13/11/71 en San Luis.
C-212	142773	31/10/66	Acc. el 10/12/85, daños leves, se le instalaron las alas del C-205. colocado como monumento en Río Cuarto, Cordoba.
C-213	142129	31/10/66	Acc el 1/7/80 en San Luis. Piloto Alf Ibarlucea eyectado
C-214	142109	31/10/66	En servicio
C-215	142102	31/10/66	Derribado por el HMS Fearless el 28/5/82 en Malvinas. Piloto 1 Tte Velazco eyectado
C-216	142098	18/3/67	Acc el 31/5/68 en San Luis. Piloto Cap Destri eyectado
C-217	142747	18/3/67	Acc el 26/11/77 en San Luis. Piloto Cap Ianariello eyectado
C-218	142099	18/3/67	Acc el 19/10/81 en San Luis. Piloto Mayor Dubourg eyectado
C-219	142416	18/3/67	Acc el 8/9/77 en San Luis.
C-220	142796	18/3/67	Acc el 6/3/79 durante aterrizaje forzoso en Villa Reynolds. Piloto Tte Villamil ileso. Avión deprogramado. Abandonado en la EAM.
C-221	142108	18/3/67	En deposito en Río Cuarto
C-222	142752	18/3/67	Llamado "El Tordillo". En servicio.
C-223	142110	18/3/67	Acc el 23/10/74 en Santa Fe. Piloto 1 Tte Van den Panhuysen eyectado
C-224	142132	18/3/67	En servicio
C-225	142803	18/3/67	En servicio
C-226	142090	6/69	Derribado por un Sea Harrier el 8/6/82 en Malvinas
C-227	142104	6/69	Acc el 3/8/87 en San Luis.
C-228	142728	6/69	Derribado por un Sea Harrier el 8/6/82 en Malvinas
C-229	142734	6/69	Acc el 18/7/78 en San Luis
C-230	142736	6/69	Acc el 21/9/82 en San Luis
C-231	142748	6/69	Baja en 10/96
C-232	142749	6/69	Baja en 9/91
C-233	142757	6/69	Baja luego de accidente. Guardado en el Grupo Técnico 5
C-234	142760	6/69	Acc el 31/10/84 en Córdoba. Piloto Alf Elías eyectado
C-235	142765	6/69	Acc el 12/7/83 en la prov de Buenos Aires. piloto Alf Botana eyectado.
C-236	142784	6/69	Acc el 4/10/88 en Río Negro. Piloto ileso.
C-237	142788	4/70	Acc el 19/11/84 en Córdoba. Piloto Alf Janer eyectado
C-238	142850	4/70	Acc el 14/8/74 en San Luis.
C-239	142838	4/70	Baja en 5/91. Donado a la empresa IMPSA, perteneciente al empresario Pescarmona, con sede en Mendoza
C-240	142855	4/70	Baja en 8/91. Desde 1993 en el Museo Nacional de Aeronáutica.
C-241	142859	4/70	Acc el 31/10/78
C-242	142862	4/70	Derribado el 23/5/82 en Malvinas por la HMS Antelope
C-243	142866	4/70	Acc el 27/12/78 en Espora Prov. de Buenos Aires. Piloto ileso.
C-244	142883	4/70	Derribado el 25/5/82 en Malvinas
C-245	142893	4/70	Acc el 5/9/72 en San Luis
C-246	142901	4/70	Derribado el 12/5/82 en Malvinas
C-247	142902	4/70	Acc el 15/12/81 en San Luis. Piloto Alf Acuña eyectado
C-248	142910	4/70	Derribado el 12/5/82 en Malvinas
C-249	142911	4/70	Acc el 25/6/73 en Córdoba
C-250	142914	4/70	Acc el 12/11/82 en Mendoza. Piloto 1 Tte Oses eyectado

Bu No. (Bureau Number): Número asignado por el US Navy Bureau of Weapons. Es la matrícula del avión

Sergio Baroni

A-4BC-214 en el Area Material Rio IV.

Fernando Benedetto

A-4Ben USA mayo de 1969 Nótese el esquema de pintura invertido.

De este modo se completaban 24 máquinas, debiéndose esperar más de dos años para recibir las restantes, debido a necesidades que posiblemente podían surgir de la guerra que se desarrollaba en el sudeste asiático.

El tercer vuelo ferry fué realizado recién en junio de 1969, con otro lote de 12 aviones, para completar la dotación definitiva en un cuarto vuelo de trece aeronaves en abril de 1970. De esta manera, las 49 aeronaves que operarían para la FAA lograban reunirse. recordemos que el C-203 se accidentó durante el período de recepción En relación al esquema de pintura las primeras 24 máquinas llegaron al país en color aluminio, siendo posteriormente camufladas. Las últimas 25 llegaron ya camufladas pero con los colores ubicados al revés de los pintados en Argentina. Con el tiempo serían experimentados en los A-4 varios esquemas de pintura, aunque ninguno sería adoptado.

La ya consolidada dotación de Skyhawks varió apenas unos años después, cuando en 1975 y buscando reemplazar al veterano F-86 Sabre, fueron adquiridos 25 Douglas A-4C, modelo un tanto más avanzado que su inmediato antecesor A-4B.

Estas máquinas fueron entregadas sin que ninguna inspección o modernización les fuera realizada. Es de hacer notar que el A-4C había sido ampliamente utilizado en la guerra de Vietnam, tanto desde portaviones como desde bases en tierra.

Arribaron por vía marítima al puerto de Buenos Aires e inmediatamente trasladados al Area de Mateial Río IV, donde se procedió a su montaje. El 11 de abril de 1976 la IV Brigada Aérea, con asiento en la Prov. de Mendoza, se vistió de fiesta. Las primeras cuatro máquinas arribaron ese día escoltados por varios Morane Saulnier MS760 y F-86 Sabre.

Estas aeronaves, al mando del Vcom. Sabarret, fueron recibidas por el Jefe de la unidad, el Brig Gonzalez Castro. De esta manera, los primeros integrantes del recientemente conformado Grupo 1 de Cazabombardeo comenzaban a dar los primeros pasos en su vida operativa argentina, concluyendo su incorporación a mediados de 1978.

Por la misma época, y en vistas del conflicto limítrofe con Chile se equipó a los A-4C con misiles Rafael Shafrir de corto alcance y guía infrarroja. Posteriormente, en 1983, y dada la experiencia adquirida en Malvinas, se les efectuaron pruebas con el misil Matra R550 Magic y la bomba Matra Belouga. Además se les instalaron cañones DEFA de 30mm en lugar de los Mk.12 de 20mm originales. A diferencia de los cañones originales, los DEFA tienen mayor alcance y menor dispersión, lo que los hace más aptos para el combate aire-aire.

Toda esta gama de modificaciones, junto a otras de menor importancia, no son más

que el fruto de la necesidad de intentar mejorar las prestaciones de un material que poco a poco va siendo superado. Los consabidos recortes presupuestarios, la imposibilidad política y los embargos de armas que negaron la posibilidad de un reemplazo acorde a los tiempos que se viven, se convirtieron en factores decisivos para forzar a la gente de la FAA a mantener el material dentro de un nivel mínimo de operatividad y sin quedar relegado totalmente.

Luego de sobrevivir a la guerra, los pocos A-4C remanentes, a fines de 1983 fueron albergados en el seno de la V Brigada Aérea por razones puramente logísticas. Así, junto a los A-4B pasaron a conformar el Escuadrón 3 del Grupo 5 de Cazabombardeo, quedando unificados y dispuestos a pegar duro, como ya lo han demostrado, cuando la situación lo requiera.

LOS A-4 SKYHAWK EN EL CONFLICTO DE MALVINAS

Es prácticamente imposible comenzar a describir la actuación de los Skyhawk durante la guerra, sin antes aclararle a los lectores cuál fué la real magnitud del conflicto y donde se originó; no basta con enumerar algunas anécdotas o realizar una sumatoria de las misiones llevadas a cabo. Tampoco queremos abrir un juicio de valor, lo que creemos le corresponde hacerlo a los contendientes y a los estrategas. Sólo buscamos que el joven entusiasta que no vivió los hechos o que algún hermano extranjero que tal vez vió la guerra desde otra óptica y de muy lejos, sepan los motivos que impulsaron a la Argentina a responder la agresión británica, en defensa de la soberanía. Que aquellos que se crean capaces juzguen...

Desde 1833 en que Gran Bretaña usurpó las Islas Malvinas, la Argentina no ha dejado de reclamar por su restitución. Con el proceso de descolonización surgido después de la Segunda Guerra Mundial, Inglaterra y Argentina, signatarias ambas de la Carta de las Naciones Unidas, vieron encenderse una luz de entendimiento en ésta cuestión.

Así pués, la ONU emitió una serie de resoluciones tendientes a resolver la cuestión, en particular la situación de las Islas Malvinas. En respuesta a la resolución 1514 (1948) que proponía la descolonización total por considerarla un delito internacional, Inglaterra presentó un plan de territorios a devolver, el que incluía los archipiélagos australes.

Tras cada paso surgía una traba, y en 1964, ante más vigorosos reclamos argentinos, el Reino Unido era exhortado a poner fin a la situación de común acuerdo, mediante la resolución 2065. En tal sentido sólo quedaba esperar la devolución del archipiélago. Pero fuertes intereses comerciales se antepusieron a la buena voluntad de las naciones, y por medio de falsas negociaciones llevadas a cabo por más de diecisiete años, se había conseguido enfriar el tema. Ante la intención argentina de acusar a Inglaterra por no cumplir con lo pactado en la ONU, los británicos comenzaron a buscar algo que les permitiera provocar una guerra con Argentina. En marzo de 1982 un grupo de obreros argentinos que se disponían a desmantelar una factoría ballenera en las Islas Georgias, se convirtieron en la excusa anelada. A pesar de que ambos gobiernos estaban al tanto y aprobaban los contratos firmados por el empresario Constantino Davidoff y la empresa británica Salvensen, para realizar estas actividades en Georgias; un tergiversado informe hablaba de una invasión argentina a las Islas Malvinas y denunció la presencia de personal militar armado. Así lo creyó la opinión pública de Inglaterra. De aquí surgía un dilema, ya que Gran Bretaña exigía que los obreros visaran sus pasaportes o que dejaran las Georgias. Tanto una como otra opción hubieran significado la renuncia por parte de Argentina a sus derechos sobre los más de 10000000km2 del Atlántico Sur.

Paralelamente había enviado al buque Endurance para expulsar a los trabajadores. Esto constituyó un acto manifiesto de agresión, una declaración formal de guerra legitimada verbalmente el 23/3/82. Ante el ataque británico, la Argentina respondió, obligada jurídicamente, enviando un buque con 14 infantes de marina para proteger a los operarios ante cualquier eventualidad.Acto seguido, Gran bretaña envió una pequeña flota, compuesta por 7 buques y 2 submarinos nucleares.

El gobierno argentino se hallaba sin otra opción y tras denunciar ante la ONU las acciones británicas, el 2 de abril reconquistó las islas. Con esta acción, la flota británica que había zarpado con la intención de hacer de Malvinas una fortaleza, quedó varada en medio del océano. De esta manera, el go-

AVIONES A-4C.

Escuadrón I, Grupo 4 de Cazabombardeo, IV Brigada Aérea

Actualmente en el Escuadrón III, Grupo 5 de Cazabombardeo, V Brigada Aérea

Matríc.	Nº Amarc	Matric. de EEUU (Bu No)	Fecha de llegada	Observaciones
C-301	3A285	147714	1976	Derribado el 30/5/82 por el HMS Exeter en Malvinas
C-302	3A300	148438	1976	En servicio
C-303	3A371	149526	1976	Acc el 9/5/82 en Malvinas
C-304	3A374	149618	1976	Derribado el 25/5/82 por el HMS Coventry en Malvinas
C-305	3A379	148562	1976	Derribado el 24/5/82 en Malvinas
C-306	3A370	148435	1976	Acc el 13/6/78 en Mendoza
C-307		148452	1976	Acc el 18/2/82 en Mendoza
C-308	3A380	148612	1976	Acc el 29/9/76 en San Luis
C-309	3A376	147747	1976	Derribado el 21/5/82 en Malvinas por un Sea Harrier
C-310	3A296	148450	1976	Derribado el 30/5/82 en Malvinas por el HMS Exeter
C-311	3A299	148517	1976	Acc el 19/8/81 en Mendoza. Piloto Alf Falaviña eyectado
C-312	3A638	147765	1976	Acc el 3/10/91. Piloto 1 Tte Robelia eyectado
C-313	3A381	150595	1976	Acc el 9/5/82 en Malvinas
C-314	3A280	149564	1976	En servicio
C-315		148531	1976	Acc el 9/7/80 en Morón, Prov de Buenos Aires. Piloto Alf Echeverría eyectado
C-316	3A279	147804	1976	Colisión con C-317 sobre Santa Fe. Piloto ileso
C-317	3A286	147830	1976	Colisión con C-316 sobre Santa Fe . Piloto ileso
C-318	3A276	148556	1976	Acc el 3/10/88 en San Luis. Piloto ileso
C-319	3A342	148553	1976	Derribado el 25/5/82 en Malvinas. Piloto Tte Lucero eyectado
C-320	3A268	149642	1976	Acc el 18/12/80 en Mendoza
C-321	3A321	147741	1976	Acc el 10/3/95 en San Luis
C-322	3A343	149541	1976	En servicio
C-323	3A292	148467	1976	Acc el 9/1/81 en Mendoza
C-324	3A360	148559	1976	Acc el 10/12/97 en San Luis. Piloto ileso
C-325		149585	1976	Derribado el 21/5/82 por un Sea Harrier en Malvinas

bierno argentino se vió forzado a entrar en la trampa tendida por Inglaterra.

Todo lo que siguió, los combates, la participación de EEUU, las muertes, los héroes... son conocidos por todos en casi todos los rincones del mundo. Aquí relatamos algunos hechos y misiones llevadas a cabo en una batalla por el honor, por gente de una estirpe especial, a bordo de añejas aeronaves, dieron todo... y más.

El conflicto comenzó mucho antes de la reconquista incruenta de las islas el 2 de abril, pero finalizó mucho después de los combates, cuando con la firma del Tratado de Madrid, en 1990, cesaron definitivamente las hostilidades. Hoy la cuestión de Malvinas sigue vigente en las mesas de negociaciones, evidencia de que el Reino Unido no pudo consolidarsus aspiraciones políticas. Ganó la batalla...pero no la guerra. Luego de la reconquista de las Islas Malvinas el 2 de abril de 1982 fueron desplegados hacia Río Gallegos, el 13 de abril, cinco A-4P, seguidos por dos más el día 17. Ese día efectuaron la primera misión operativa dos de ellos, acompañando a un Bae Canberra Mk.62 en un vuelo de exploración. A fines de abril y principios de mayo se incorporaron más aviones totalizando 24 aparatos, y se conforma el Escuadrón II Aeromovil. Por esos días también se desplegó al Grupo 4 de Cazabombardeo a San Julian, que formó el Escuadrón I Aeromóvil y que llegaba a 14 aviones.

El armamento utilizado consistía en las siguientes configuraciones: una bomba Mk17 de 1000lbs (500Kg), 2 a 4 BRP de 125 y 250Kg y, en al menos una oportunidad, misiles A-A Rafael Shafrir.

LAS MISIONES

Solo se narran las misiones operativas de combate, no así los vuelos de traslado ni los de entrenamiento.

La sigla OF significa **"Orden Fragmentaria".**

Salvo la misión del 13 de junio que salió de San Julián, a donde habían sido trasladados los A-4B por esos días, todas las salidas de A-4B fueron desde Río Gallegos. Los A-4C salieron desde San Julián, excepto el 30 de Mayo en el ataque al HMS Invincible.

1 de mayo

OF1092: se ordenó el despegue de los A-4B C-244 (Cap Palaver), C-206 (Tte Galvez), C-221 (Tte Guadagnini) y C-225 (Alf Gomez) a las 8:30hs con el indicativo TOPO. Fueron confundidos por el radar de Puerto Argentino con interceptores propios y enviados contra una PAC de Sea Harriers pero cuando les dijeron la altura a la que se encontraba el objetivo se dieron cuenta del error y escaparon perseguidos por los Harriers hasta que los M-IIIEA del Cap. García Cuerva y el Tte Perona intervinieron.

OF1106: se ordenó la salida de los C-322 (Cap. Almoño) y C-325 (Alf Codrington) con indicativo PAMPA a las 15:20 armados con misiles Shafrir. Si bien no encontraron nada, esta fué una de las únicas misiones con armamento aire-aire del A-4 en la guerra.

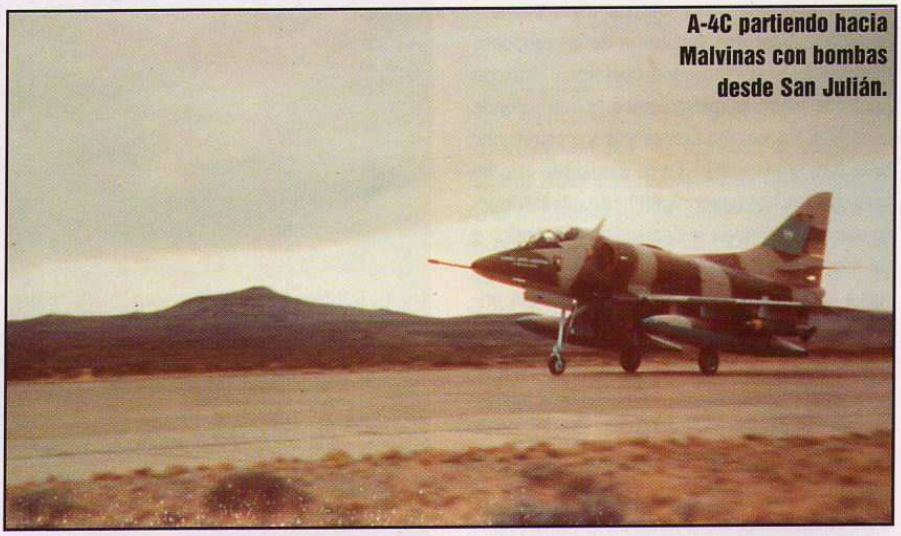
OF1114: Cuatro A-4C (LANA) despegaron a las 16:30 y regresaron sin encontrar el objetivo.

OF1112: 3 A-4B salieron a la misma hora que los anteriores con iguales resultados.

OF1110: Con el indicativo Trueno, los A-4B C-215(Cap Carballo), C-212 (Tte Rinke), C-225 (1Tte Cachón) y C-240 (Alf Carmona) salieron de su base a las 16:00 y no encontraron blancos, al regreso atacaron por error al ELMA

Las operaciones se desarrollan en ambientes extremadamente difíciles.

Vice Cdro Maiztegui



A-4C partiendo hacia Malvinas con bombas desde San Julián.

Vice Cdro Maiztegui

A4C en San Julián preparándose para una misión equipados con bombas Expal de 250Kg.

Vice Cdro Maiztegui

A4C listos para el despegue, rumbo a las Islas.

Vice Cdro Maiztegui

Formosa, pero las bombas no explotaron y fueron desarmadas.

9 de mayo

OF1174/1177/1178: 9 salidas de A-4C (TRUENO 4 aviones, CONDOR 3 y FORTIN 2) sin encontrar objetivos. Dos aviones accidentados (C-303 y C-313).

12 de mayo

OF1177: con indicativo CUÑA despegaron de R. Gallegos a las 12:20 los A-4B C-246 (1Tte Bustos), C-208 (Tte Ibarlucea), C-206 (1Tte Nivoli) y C-242 (Alf Vazquez). Atacaron los HMS Brilliant y HMS Glasgow. Los C-246 y C-208 fueron derribados y el C-206 se estrelló al evadir la antiaérea. El C-242 se despistó al aterrizar pero sin daños graves.

OF1180: la escuadrilla ORO de A-4B, C-225 (Cap Zelaya), C-244 (Tte Arrarás), C-248 (Tte Gavazzi) y C-239 (Alf Dellepiane) despegó a las 12:30 y atacó el Glasgow logrando un impacto el Tte Gavazzi quien fué derribado por artillería propia en Darwin. El Glasgow quedaría fuera de combate.

21 de mayo, segunda oleada

OF1187: Despegaron a las 11:17 de San Julián con indicativo TERO pero solo uno sigue hasta el objetivo (C-309, Tte Lopez), uniéndose a la escuadrilla PATO.

OF1188: escuadrilla PATO, despegó a las 11:25 de San Julián (Cap. Almoño, Tte Lopez (C-309) y 1 Tte Manzotti en el C-325) se les unió el único que quedaba de TERO y de RONDO (OF1191, Cap García). Fueron interceptados por una PAC de Sea Harriers, el Tte Lopez y el 1Tte Manzotti fueron derribados.

Espectacular toma de un A-4c apreciándose los cuatro soportes Subalares, el ventral y cañones de Zoom.

Vº Brigada

OF1189: se ordenó el despegue a las 11:30hs de MULA, los A-4B C-204 (Cap Carballo), C-231(Tte Rinke), C-250 (1Tte Cachón) y C-214 (Alf Carmona). El primero atacó la HMS Ardent impactando una Mk17 de 1000lbs (finalmente el buque sería rematado por los Dagger y los A-4Q navales), el último atacó un transporte no identificado y los restantes volvieron a su base antes de llegar al objetivo.

OF1190: A-4B C-207 (Cap Palaver), C-221 (Tte Galvez), C-212 (1Tte Guadagnini) y C-226 (Alf Gomez) con indicativo PICO no encontraron objetivos.

Tercera oleada

OF1196: Escuadrilla ORION, despegaron a las 13:33 los C-225 (1Tte Velazco), C-239 (Tte Osses) y C-222 (Tte Robledo) El lider volvió por desperfectos y el resto se unió a la escuadrilla LEO.

OF1197: Escuadrilla LEO, C-215 (1Tte Filippini), C-224 (Alf Vottero) y C-240 (Tte Autiero). Atacaron la HMS Argonaut impactando dos Mk17 dejando fuera de combate a la unidad. El C-215 rozó las antenas del buque y quedó averiado pero igual regresó a su base.

Aviones A-4 SKYHAWK arribados a la Argentina

MODELO	RECIBIDOS	CANTIDAD	USUARIO	OBSERVACIONES
A-4P	1966/70	49	FAA	Ex A-4B
A-4Q	1970	16	ARA	Ex A-4B
A-4B	1970	8	ARA	nunca entraron en servicio
A-4C	1975/78	25	FAA	
OA-4AR	1997/98	4	FAA	Ex OA-4M
A-4AR	1997/98	32	FAA	Ex A-4M
TA-4J	1997	2	FAA	En depósito en Rio IV
A-4F	1997	6	FAA	" "
OA-4M	1998	1	FAA	" "
A-4M	1998	4	FAA	" "

Cuarta oleada

OF1201/1202/1203: 5 A-4C (RASPON 2 aviones y CHOCLO 3) y 4 A-4B MATE (C-207,C-214, C-242 y C-212) no alcanzaron ningún objetivo y regresan.

23 de mayo. primera oleada

OF1207/1208: LANZA y TEJO, (C-221, C-215, C-226 y C-214, C-231, C-244) no encontraron objetivos.

OF1210: Escuadrilla TRUENO. salió de Río Gallegos a las 12hs y sólo el 1Tte Guadagnini (C-242) y el Alf Gomez siguieron al objetivo junto a la escuadrilla NENE.

OF1211: Tres A-4B, uno de ellos no salió, enviados con indicativo NENE salieron a las 12hs. Aviones C-228 (Cap Carballo) y C-239 (1Tte Rinke). se les unió la escuadrilla TRUENO y atacaron la HMS Antelope, impactando los dos TRUENO. El 1Tte Guadagnini fué alcanzado y derribado aunque sus bombas penetran el casco del buque. El avión del Cap Carballo es averiado por un Sea Wolf que explotó cerca pero regresó. Si bien las bombas no explotaron, cuando se intentaba desarmar la primera de ellas, la misma estalló y produjo un incendio que en poco tiempo se descontroló. Poco tiempo después el fuego alcanzó la santabárbara y la nave explotó, partiéndose en dos a la mañana siguiente

OF1212/1213: Escuadrillas PLATA y ORO. Seis A-4C, no encontraron nada y volvieron.

24 de mayo

OF1223: se ordenó el despegue de los C-212 (Tte Bernier), C-226 (Alf Moroni) y C-215 (Tte Cervera), con indicativo CHISPA. El C-212 volvió y los restantes se unieron a los NENE.

OF1124: Despegaron de Gallegos los A-4B C-214 (Vcom Mariel), C-237 (Tte Roca) y C-204 (1Tte Sanchez) con indicativo NENE. Se les unieron los CHISPA y atacaron al Sir Galahad y Sir Lancelot impactando al último pero la bomba no explotó.

OF1229: Indicativo HALCON. El Cap. Pierini, el Tte Mendez y el 1 Tte Ureta (C-310) fueron interceptados por una PAC y regresaron sin daños.

OF1230: Escuadrilla JAGUAR. Salió de San Julián a las 10hs. 1Tte Vazquez, Alf Martinez y Tte Bono (C-305).. Atacaron a la HMS Arrow sin causar daños graves. Alcanzados por la artillería antiaérea regresaron averiados pero el Tte Bono se quedó sin combustible y cayó al mar. Los KC-130H Hercules se acercaron hasta 60 millas de las islas y llevaron a los A-4 enganchados hasta 30 millas de la base.

OF1231: C-319 y C-301 salieron a las 9:40 y no encontraron objetivos.

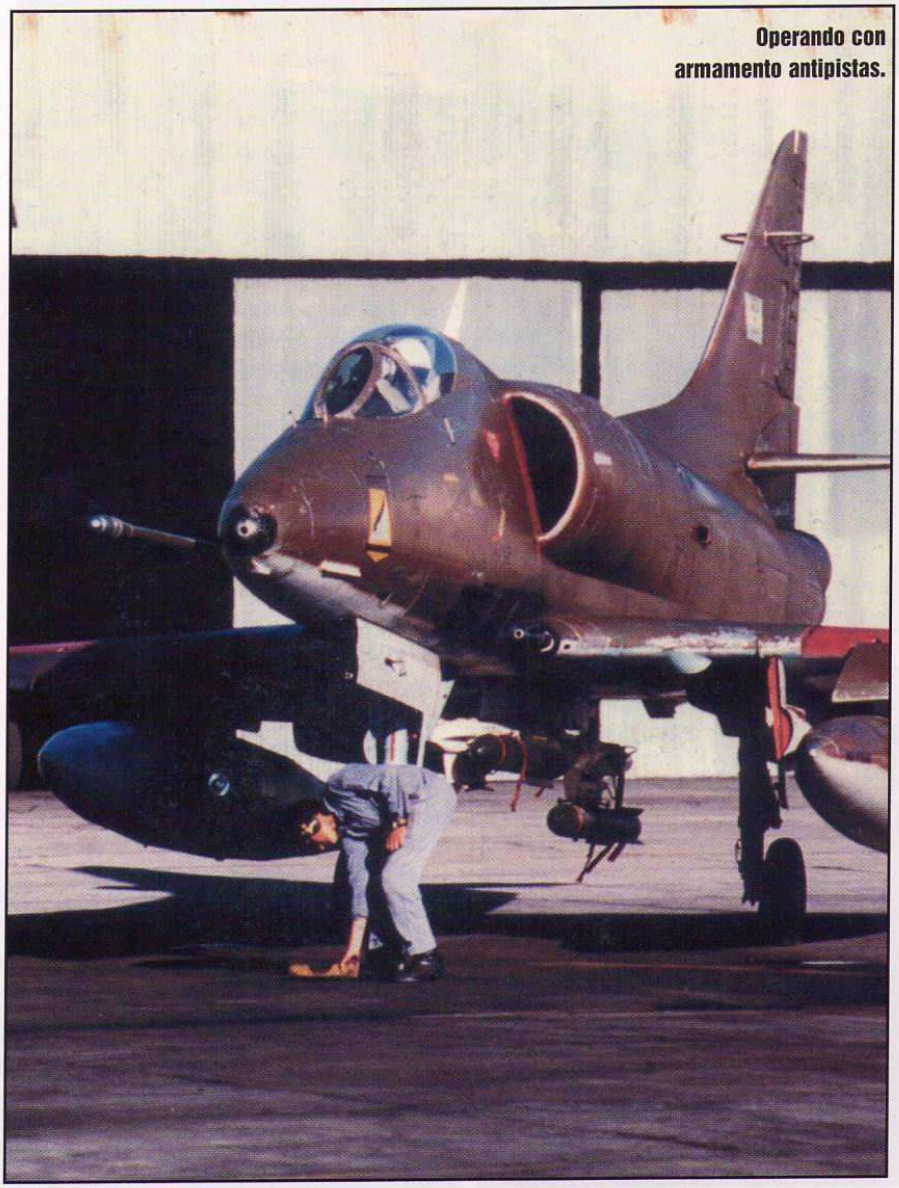
25 de mayo

OF1232: A las 8hs despegó la escuadrilla MARTE de Gallegos compuesta por los C-244 (Cap Palaver), C-250 (Tte Galvez), C-221 (Tte Autiero) y C-209 (Alf Gomez). Los últimos dos regresaron por problemas; Palaver atacó un buque y Galvez atacó un objetivo en tierra. Alcanzado por un Sea Dart del Coventry, el avión de Palaver estaba seriamente averiado, se quedó si combustible y cayó al agua.

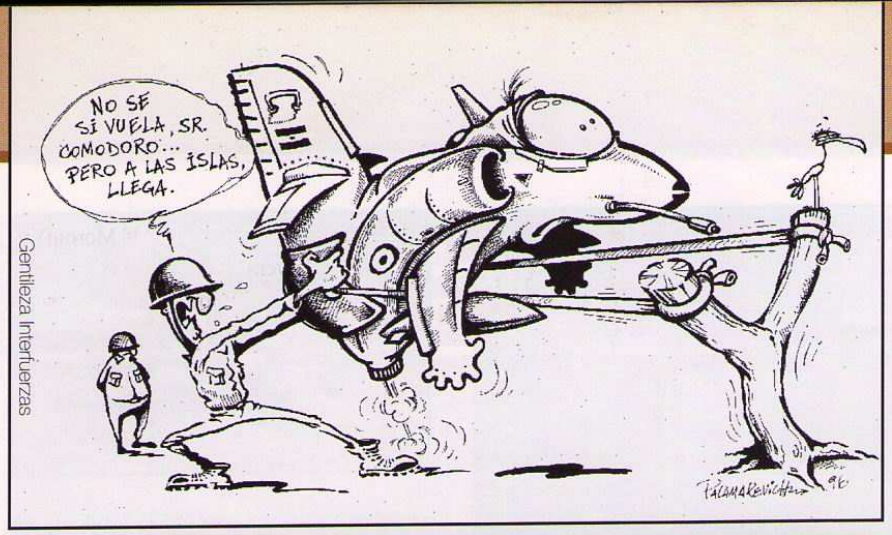
OF1235: Escuadrilla TORO, despegó de San Julián a las 11:03 con el Cap García, el Tte Lucero, el Tte paredi y el Alf Isaac. Atacaron la HMS Avenger, menos Lucero que atacó el HMS Fearless y fué derribado por un SAM Rapier aunque logró eyectarse. El restó escapó menos el Cap García que fué derribado por el HMS Coventry con un Sea Dart.

OF1236: despegó con indicativo VULCANO junto a la escuadrilla ZEUS, a las 14hs con los aviones C-225 (Cap Carballo) y C-214 (Tte Rinke), el tercer avión no pude despegar. A las 15:20 horas atacaron la HMS Broadsword, que operaba junto al Coventry, averiando el buque y el helicóptero Lynx del mismo.

OF1237: Escuadrilla ZEUS, aviones C-212 (1Tte Velazco), C-207 (Alf Barrionuevo) y C-204 (Tte Osses); pero el tercero volvió a su base. Poco después del ataque a la Broadsword por parte de los VULCANO, los ZEUS, que volaban tras la Isla Borbón y no podían ser localizados por los buques, se lanzaron al ataque del Coventry que navegaba junto a la fragata. La Broadsword apuntó sus Sea Wolf y cuando iba a disparar el coventry se le cruzó por la línea de



Operando con armamento antipistas.



Gentileza Interfuerzas

A-4C con misiles aire - aire Shafrir en la Bam, Mar del Plata.

Vº Brigada

A-4B con un original esquema de color.

Vº Brigada

A-4C con bombas belouga sobre la Cordillera de los Andes.

MATRA

fuego, los aviones esquivaron un Sea Dart del destructor y acertaron sus bombas en el buque, que se hundió rapidamente. Los Skyhawks regresaron a su base sin novedad.

26 de mayo

OF1246/1249: escuadrillas TIGRE y TANQUE (3 mas 3 aviones) de A-4C no avistaron el objetivo y regresaron.

27 de mayo

OF1245/1248: escuadrillas TRUENO y TORO (C-207, C-239 y C-212 mas C-250, C-227 y C-240) no encontraron nada y regresaron a su base.

28 de mayo

OF1244: A las 15 horas despegó la escuadrilla POCKER con los A-4B C-207 (Cap Carballo), C-212 (Tte Rinke) y C-239 (Alf Carmona). El tercero regresó por problemas y el resto realizó un ataque a tierra cerca de San Carlos, donde el C-212 es alcanzado por la artillería antiaérea pero regresa sin mayores problemas.

OF1247: indicativo TRUCO. Los C-215 (1Tte Velazco) y C-228 (Tte Osses) atacaron objetivos en tierra cerca de Bahía Ajax. El C-215 fué alcanzado por la antiaérea y su piloto se eyectó.

29 de mayo

OF1254/1258/1267: Escuadrillas CUÑA y NENE (C-204, C-214 la primera y C-225, C-226 y C-239 la segunda). Salieron a las 11:30hs y no encontraron nada. La ORO (C-212 y C-237) salió a las 12hs con iguales resultados.

OF1253/1259: TORO y CHISPA, cinco A-4C que salieron y regresaron sin avistar objetivos.

OF1268: Escuadrilla ZEUS. Tenía previsto el ataque, junto a Super Etendard navales, del portaviones HMS Invincible; operación postergada para el día 30 con igual número de Orden Fragmentaria. Pilotos 1Tte Vazquez (C-301), 1Tte Castillo (C-310), 1Tte Ureta, Alf Isaac y Tte Paredi (C-302) en reserva. Ese día volaron de San Julián a Río Grande para unirse a los aviones de la Armada.

30 de mayo

Ataque al Invincible, los 1Ttes Vazquez y Castillo fueron derribados, el primero por un Sea Dart del Exeter y el segundo por cañones antiaéreos. Los aviones restantes impactaron en el objetivo y regresaron sin problemas.

OF1282: Escuadrilla TRUENO. 4 A-4C salieron a las 9:30 hs pero se les ordenó regresar por la presencia de una fragata en las proximidades de Fitz Roy.

7 de junio

OF1286: Escuadrilla POTRO (A-4B). No encontraron objetivos y regresaron.

8 de junio primera oleada

OF1289: Entre las 11:30 y 12:30 despegó

Nueva vida para un grande

Juan C. Cicalesi

la escuadrilla MASTIN con los aviones C-250 (1Tte Filippini), C-214 (Tte Galvez), C-237 (Tte Autiero) y C-230 (Alf Gomez). El número 1 y el 3 regresaron y los dos que quedaban se unieron a los DOGO.

OF1290: Escuadrilla DOGO. Despegaron de Río Gallegos junto a los MASTIN, los pilotos Cap Carballo, Tte Rinke, 1Tte Cachón y el Alf Carmona regresando el primero. Se dirigieron a Fitz Roy donde encontraron un grupo de tropas, helicópteros y luego dos buques de desembarco, a los que atacaron. Al DOGO 2 no le salieron las bombas y no pudo atacar, el Nº4 atacó al Sir Gallahad impactando el centro del barco, que luego se hundió. El 1Tte Cachón atacó al mismo buque pero las bombas rebotaron en el agua y fueron a dar a la playa en donde desembarcaban las tropas, destruyendo gran cantidad de suministros y equipos. Los MASTIN, viendo el humo en el Sir Gallahad, atacaron al Sir Tristam que estaba junto al primero, encajando varias bombas en la embarcación, que quedaría fuera de combate.

Segunda oleada

OF1297: a las 15hs salió la escuadrilla MARTILLO con los aviones C-212 1Tte (Berrier), C-228 (Alf Vazquez) y el C-231 (1Tte Sánchez). se unen a los MAZO.

OF1296: Escuadrilla MAZO. Despega con la escuadrilla anterior con los aviones C-204 (1Tte Bolzán), C-239 (Alf Dellepiane) y C-226 (Tte Arrarás). Se dirigieron a Fitz Roy y atacaron junto a los MARTILLO al lanchón de desembarco Foxtrot 4 (L-703) perteneciente al HMS Fearless. El 1Tte Sánchez vió una sección de Sea Harriers a la derecha y arriba lanzando sendos Sidewinders, dió la alarma pero era demasiado tarde, uno impactó al C-228 y otro al C-226. El C-204 del 1Tte Bolzán fué alcanzado después y cayó al mar quedando solamente el 1Tte Sanchez, que realizando maniobras evasivas, logró escaparse de sus perseguidores y pudo llegar al continente con vida.

OF1298: Con indicativo YUNQUE despegaron de San Julián a las 15:36 los A-4C del Cap Caffaratti, el Tte Zattara, el Tte Paredi y el Alf Codrington. Atacaron objetivos en tierra en la zona de Fitz Roy aunque ya era casi de noche y había poca visibilidad. A los aparatos Nº3 y 4 no les salieron las bombas pero los restantes si lo hicieron. Recibieron un nutrido fuego de armas ligeras y SAM Rapier aunque lograron escapar. Dado que perdían mucho combustible los Nº3 debieron volver enganchados al KC-130 hasta la base.

Horacio Clará

OA-4AR C-904 cargando combustible

Horacio Clará

Intensa actividaden la Vº Brigada.

A-4M AMARC 3A771 Bu No

Vice Cdro Sánchez

13 de junio

OF1319: A las 10:35 despegaron de San Julían con indicativo NENE C los A-4C del Cap Zelaya, el Tte Gelardi, el Tte Cervera y el Alf Dellepiane, regresando el primer piloto. Realizaron un ataque a tierra junto a los CHISPA.

OF1320: Escuadrilla CHISPA. Despegó de San Julián a las 10:30 con los aviones C-222 (Cap Varela), C-250 (Tte Roca), C-235 (Tte Mayor) y C-237 (Alf Moroni). Atacaron junto a los NENE C las cercanías de Monte Kent en donde se encontraba el puesto de comando del Gral Moore y el Gral Thomson, además de su estado mayor. Si bien las bombas no alcanzaron el puesto de comando, averiaron un Westland Scout y dos Gazelle. Debido al intenso fuego recibido el Alf Dellepiane perdía mucho combustible y no podía llegar al KC-130, entonces el reabastecedor fué hasta Malvinas desafiando a las PAC de Harriers y enganchó al avión herido llevándolo consigo hasta el continente. Esta fué la última misión del Skyhawk en la guerra, luego de 282 salidas.

Entre los días 20 y 25 de junio se concreta el repliege hacia sus bases.

LA NUEVA ETAPA DEL A-4 EN LA FAA: EL PROGRAMA A-4AR/OA-4AR FIGHTING HAWK

El 18 de diciembre de 1998, a las 13:15 hs, comenzaba una nueva era en la aviación militar argentina. Fué entonces cuando en la pista humedecida de la I Brigada Aérea se posaba por primera vez en suelo argentino un A-4AR Fighting Hawk. Este hecho es de una gran significancia, debido al gran salto tecnológico que se produce en la aviónica de este sistema de armas. Los intentos de adquirir material aéreo con el fin de reemplazar a los ya veteranos A-

AVIONES A-4AR/OA-4AR FIGHTING HAWK.
Escuadrones I y II. Grupo 5 de Cazabombardeo, V Brigada Aérea

El 18 de diciembre de 1997 se recibieron las primeras 5 máquinas matriculadas C-903 (OA-4AR), C-906, C-908, C-917 y C-918 (A-4AR). El 3 de junio de 1998 se recibieron dos OA-4AR, matrículas C-902 y C-904 y un A-4AR C-907. Las matrículas asignadas van del C-901 al C-904 para los OA-4AR y del C-905 al C-936 para los A-4AR. Estos aviones pertenecieron a la US Navy y al US Marine Corps con las siguientes matrículas, entre paréntesis se encuentra el número de almacenamiento de la AMARC, en Estados Unidos:

158419(3A677)	158161(3A671)	158165(3A673)	158167(3A547)	158171(3A771)	158423(3A692)
158426(3A772)	158178(3A588)	158193(3A558)	158413(3A743)	158429(3A544)	159470(3A651)
159487(3A602)	159493(3A553)	159778(3A556)	159780(3A661)	159783(3A541)	160025(3A548)
160029(3A559)	160032(3A654)	160035(3A570)	160039(3A744)	160040(3A550)	160042(3A572)
160043(3A672)	160045(3A773)	159475(3A521)	159483(3A742)		
159471(3A578)	159472(3A770)	159478(3A674)	159486(3A745)		

La correspondencia entre Bu. No. con la matrícula argentina no puede ser consignada dado que es material reservado de la FAA.

4B/C nunca prosperaron hasta que a principios de los años noventa se dio un punto de inflexión en esta tendencia. A pesar del embargo británico que pesaba sobre Argentina y repercutía notablemente en la política de Estados Unidos, se iniciaron negociaciones con el fin de adquirir material aéreo.

El resultado fue la compra en marzo de 1993 de 36 máquinas A-4M y OA-4M (biplazas de observación con capacidad de entrenamiento) a la U.S. Navy por un total de 70 millones de dólares. Estos aviones que pertenecieron a la U.S. Navy y a la U.S. Marine Corps luego sufrirían una completa modernización llevándolos al estándar O/A-4AR. La adquisición de este material se vió enmarcada en un contexto particular donde la escasez de recursos financieros, el embargo y, por último, la negativa del gobierno norteamericano a aprobar la venta de aviones F/A-18A o F-16A de tercera generación (como originalmente pretendía la FAA) jugaron un papel central. Otro factor determinate en el programa Fighting Hawk fué la decisión del gobierno que, obedeciendo a la presión norteamericana, ordenó desmantelar el proyecto Condor II. La cantidad de aparatos también se vio afectada, ya que en un primer momento se pretendió adquirir 54 aviones.

El Proyecto A-4AR tomaba forma y se designó al Comodoro Horacio Mir González como Jefe. Para la selección de las máquinas a modernizar fue enviado a Estados Unidos personal del Grupo Técnico 5 a cargo del Vicecomodoro Oscar G. Sánchez. En el AMARC (Aircraft Maintenance and Restoring Centre) de Davis-Monthan AFB (Arizona) se encontraban los A-4M y OA-4M elegidos tras una rigurosa inspección por parte de los técnicos argentinos.

En un principio, la empresa norteamericana Smith Industries pareció la encargada de la modernización de los aviones, pero en marzo de 1994 la adjudicación de la privatizada Área Material Córdoba (AMC) a la Lockheed Martin permitió que esta última finalmente se alzara con el contrato. En el acuerdo firmado para entonces, se preveía el retrofit de los 36 Skyhawk II tanto en la planta de la Lockheed en Ontario (California) como en la recientemente creada LMAASA (Lockheed Martin Aircraft Argentina S.A., ex AMC). El monto total del Proyecto A-4AR totaliza 284 millones de dólares (incluyendo los 70 para la U.S. Navy) en el cual además se incluyen dos simuladores, sumado al adiestramiento de los pilotos y los técnicos.

El 2 de agosto de 1995 voló desde el AMARC hasta Ontario el primer A-4M argentino dando comienzo a los trabajos de modernización. Esta máquina (C-905 bautizado Gaucho 02) junto con otro A-4M (C-906 Gaucho 01) fueron los prototipos de homologación de los sistemas. Con muchas demoras, por atrasos en los trabajos, el Proyecto A-4AR continuó su marcha en la planta de Ontario. El 30 de septiembre de 1995, la planta de Lockheed en Córdoba recibió las primeras cuatro células dando comienzo a los trabajos. En un principio serían 18 máquinas pero finalmente 27 A-4AR y un OA-4AR saldrán del hangar 90 de LMAASA para incorporarse al servicio.

El 12 de diciembre de 1997 se entregaron los primeros Fighting Hawk. Una vez finalizada la ceremonia realizada en la planta de Lockheed Martin Skunk Works en Palmdale (California) tres A-4AR (C-906/-908/-917) y un biplaza OA-4AR (C-903) comenzaron el largo viaje hacia Palomar arribando una semana más tarde, ha-

Horacio Clará

Unidad de entrenamiento en sistema de escape de TA-4J en Esc. Instrucción GT5.

ciendo escalas en Monterrey e Ixtepec (México), Howard AFB (Panamá), Chiclayo y Pisco (Perú) y el aeropuerto de Viru-Viru en Santa Cruz (Bolivia).

Con la presencia del Presidente de la Nación, Carlos Menem, el 23 de diciembre fueron oficialmente incorporados a la Fuerza Aérea Argentina. Ese mismo día partieron rumbo a su asiento definitivo en los Escuadrones I y II del Grupo 5 de Caza, siendo el C-903 el primero en aterrizar en suelo puntano.

A fines de mayo de 1998 se inició el segundo ferry arribando tres Fighting Hawk el 3 de junio a las instalaciones de la V Brigada Aérea. El ferry estuvo compuesto por 2 OA-4AR (C-902/-904) y un A-4AR (C-907) finalizando de este modo las entregas de la Lockheed desde Estados Unidos. El primer aparato ensamblado en Argentina será oficialmente entregado el 22 de julio y los restantes a razón de uno por mes. Además de las 36 aviones modernizados, la FAA recibirá 13 máquinas adicionales que serán empleados como fuente de repuesto. Ocho de ellas ya se encuentran en el país almacenadas en el Área Material Río Cuatro. Es interesante destacar que se trata de seis A-4F y dos TA-4J ex U.S.M.C y U.S.N., mientras que próximamente arribarán las cinco restantes, siendo cuatro de ellas células de A-4M y una de OA-4M.

RADIOGRAFIA DE FIGHTING HAWK

El A-4AR es un sistema de armas de excelentes aptitudes. Su gran maniobrabilidad sumada a una relación peso-potencia extraordinaria y a una nada despreciable carga portante hacen a este cazabombardero un digno reemplazante de los A-4B/C. La introducción de los biplazas OA-4AR implica una sensible ayuda para la instrucción de pilotos, pero este aparato no es un simple entrenador avanzado (como lo es el TA-4J) sino que es una plataforma multirol con las mismas capacidades de ataque que la variante monoplaza.

Los OA-4AR tienen la particularidad de ser los únicos OA- 4M del mundo en contar con paracaídas de frenado. Esto se debe a que la parte posterior del avión no es más que la de un A-4M mientras que la otra mitad delantera pertenece a un OA-4M, transformando al OA-4AR en un híbrido.

En ambas versiones, la voluminosa antena del radar Westinghouse ARG-1 (variante del APG-66) obligó a rediseñar la nariz, que claramente difiere a la de avión original rescatado en el AMARC.

La planta de poder del monoplaza es un potente y confiable Pratt & Whitney J52-P-408A de 11.200 libras de empuje mientras que el biplaza tiene un motor J-52-P-8A de 9.300 libras. Esto hace al OA-4AR un avión de menores prestaciones pero no menos poderoso ya que contiene los mismos sistemas electrónicos que el monoplaza. El J-52-P-8A incluye ciertas mejoras, siendo éste el mejor modelo disponible. Una de ellas es el sistema detector de fallas OSB (Out Ship Blast), previéndose la recorrida mayor del motor cada cuatro años. El A-4AR posee un sistema de arranque autónomo (starter) para el motor lo que lo independiza del arrancador terrestre (GTC). El biplaza, en cambio, carece de este equipo debido al espacio adicional necesario para la instalación del segundo asiento que también redujo la capacidad del tanque de combustible interno.

Para el perfeccionamiento de los técnicos, el Escuadrón Instrucción del Grupo Técnico 5 ha recibido 16 entrenadores de mantenimiento donados por la U.S. Navy. En estos entrenadores se encuentran todos los sistemas que integran un TA-4J como el de armamento, el de dirección de tren de aterrizaje de nariz y del spoiler alar, el de aire acondicionado y presurización, el de escape del cockpit, el de combustible y reabastecimiento en vuelo y el de las superficies de control, además del simulador del tren de aterrizaje principal y de nariz del A-4M

La aviónica del Fighting Hawk es sumamente completa. El radar ARG-1 de excelentes prestaciones lo transforma en un formidable vector capaz de detectar objetivos a 100 kilómetros en el modo aire-aire. En configuración aire-mar y aire-superficie el alcance es de 40 km y en modo mapping es de 100. El software del radar permite el uso de armas inteligentes elevando notablemente su precisión en misiones de ataque. Se espera que dichas armas integren el arsenal de la FAA incrementando de este modo su poder disuasivo. El radar esta asociado al cockpit mediante dos pantallas cromáticas multifunción HDD (Head Down Display) de cristal líquido y a su vez enlazado al SHUD (Smart Head Up Display). Otras importantes incorporaciones son el sistema HOTAS (Hands On Throttle And Stick), el radar warning receiver (RVR, sistema de alerta radar) AN/ARL-93(V)1 el sistema autónomo de generación de oxígeno, el piloto automático digital, dos plataformas de navegación inercial. En el carenado detrás de la carlinga se ubican la antena UHF, el sistema de enfriamiento de la avionica y el equipamiento VHF.

Para la planificación de la misión se cuenta con un sistema digital denominado GMP (Ground Mission Planning). En el mismo de ingresan todos los datos concernientes a la misión como los objetivos, la meteorología, las rutas de navegación y demás parámetros de la misión. Mediante un único cartucho (uno por cada caza) llamado DTM (Data Transfer Module) esta información es cargada en la computadora del avión. Bajo el parabrisas, del lado opuesto y a la misma altura de la sonda de reabastecimiento, se encuentra el dispositivo AOA que indi-

Listo para el despegue...

Horacio Clariá

Mc Donnell Douglas A-4 Skyhawk:
CARACTERISTICAS TECNICAS.

	A-4P	A-4C	A-4AR/A-4M	OA-4M/OA-4AR	A-4F	TA-4J
TIPO	Cazabombardero liviano	Cazabombardero liviano	Cazabombardero liviano	Avión de observación y control aéreo avanzado	Cazabombardero liviano	Avión de entrenamiento avanzado
MOTOR	1 Wright J-65-W-16A o un Wright J-65-W-20 de A-4C	1 Wright J-65-W-20	1 Pratt & Whitney J-52-P-408A	1 Pratt & Whitney J-52-P-408	1 Pratt & Whitney J-52-P-8A	1 Pratt & Whitney J-52-P-8A
POTENCIA	3493Kg de empuje	3810Kg de empuje	5080Kg de empuje	5080Kg de empuje	4200kg de empuje	4200Kg de empuje
VELOCIDAD MÁXIMA	1026km/h	1026Km/h	1040Km/h	1080Km/h	1060Km/h	1060Km/h
TECHO DE SERVICIO	13900mts	13900mts	12675mts	11800mts	11800mts	11800mts
RADIO DE ACCIÓN	837km	837km	547km	370km	547km	550km
PESO VACÍO	4148kg	4457kg	4750kg	4870kg	4750kg	4800kg
MÁXIMO EN DESPEGUE	10205kg	10251kg	124440kg	11100kg	12430kg	11100kg
LONGITUD	12,01mts	12,22mts	12,29mts	12,99mts	12,27mts	12,99mts
ALTURA	4,57mts	4,57mts	4,57mts	4,71mts	4,57mts	4,65mts
ENVERGADURA	8,38mts	8,38mts	8,38mts	8,38mts	8,38mts	8,38mts
ARMAMENTO	Inicialmente 2 cañones Mk12 Mod 0 de 20mm con 100 proyectiles, cambiados por 2 cañones DEFA553A-4 de 30mm con 125 proyectiles, tres soportes en el A-4P y cinco en el A-4C para bombas BK-BR de 125 y 250Kb y de cola frenada BRP-S. Explosivos Alaveses de 250Kg. FAS de 125, 130, 150 y 500kg., de ejercicio de 2,5 y 12,5kgMk76 y Mk106. Lanzacohetes ARM-657 Mamboretá con cohetes Aspid y Yaguareté con cohetes Pampero LAU-10/A, 60/A y 61/A, IA-238 (similar al LAU-61/A). El A-4C se usó desde 1978 con misiles Rafael Shafrir, se probó en 1983 con Matra R550 Magic y con la bomba cluster Matra Belouga BLG-66.		2 cañones Mk12 Mod 0 de 20mm. Un soporte ventral para 1580Kg, dos alares internos para 1020kg y dos externos para 450kg. Los A-4M de la US Navy rara vez fueron vistos portando armas dado que eran utilizados por escuadrones experimentales y agresores. El armamento de los del USMC comprende todo aquel en dotación en ese cuerpo. En Argentina llevarían, por el momento, el armamento en dotación en la brigada, hasta el momento usado en los A-4P/C		Similar al A-4M/AR, aunque los A-4F de la US Navy si portaron armamento.	Ninguno, aunque se le puede instalar armamento igual al del A-4P/C

Agradecimientos: Cdro. Horacio Mir González, Vcom. Oscar G. Sanchez, Cap. Trerótola, 1Tte Walter Alonso, Sub Aux Walter Diaz, Sr Chistian Amado y Sr Ricardo Burzaco.

ca en ángulo de ataque del avión en el SHUD. Los modelos A-4B y C también lo tienen. Frente a cada tobera de admisión se ubica un deflector que impide que los residuos de los cañones Colt Mk.12 Modelo 0 de 20 mm se introduzcan en el motor.

AVIONES A-4 F/A-4M OA-4M/TA-4J

Además de los aparatos nombrados se recibieron en el Area de Material Río Cuarto seis A-4F entre los cuales se encuentra el ex 154976, número de AMARC 3A720 que perteneció al escuadrón VFC-12 Omars de la US Navy. También se entregaron dos TA-4J entre los que se encuentra el 158126, AMARC 3A761, procedente del Naval Test Pilot School del Naval Air Test Center de la US Navy, y se entregarán próximamente cuatro A-4M, matrículas 158417, 158428, 158414 y 159473, y un OA-4M, matrícula 154645. Todas estas máquinas se entregaron al Area de Material Río IV con sus colores originales para ser utilizadas como repuestos aunque no se descarta su puesta en servicio.

Por último, con la entrega del primer lote de A-4B en 1966, se entregaron repuestos obtenidos de la canibalización de, por lo menos, los siguientes A-4B: 144894, 144932, 145017 y 145053.

Mc Donnell Douglas A-4 Skyhawk: VARIANTES PRINCIPALES

XA-4A (XA4D-1): dos prototipos con motores Wright J-65-W-2 (versión construída en los Estados Unidos del Armstrong Siddeley Saphire) de 3266Kg de empuje. Primer vuelo el 22 de junio de 1954.

YA-4A (YA4D-1): 18 aparatos de preserie con nariz modificada, motor J-65-W-4/4B de 3493Kg de empuje, un cañón de 20mm y tres soportes subalares. Primer vuelo el 14 de agosto de 1954.

A-4A (A4D-1): 166 modelos de serie, entraron en servicio el 26 de octubre de 1956 en la US Navy.

A-4B (A4D-2): 546 aparatos con motor J-65-W-16A de 3493Kg de empuje, asiento eyectable Douglas Escapac cero-90 nudos, sistema de lanzamiento de armamento mejorado, capacidad para lanzar misiles AGM-12B Bullpup, dos cañones de 20mm, sistemas hidráulicos, sonda de reabastecimiento en vuelo y capacidad para reabas-

Via Emilio Granados

tecer a otros aviones por medio del sistema Buddy Pack y el contenedor Sergeant Fletcher. Primer vuelo el 26 de marzo de 1956. 8 entregados al Comando de Aviación Naval Argentina para uso como base de repuestos.

A-4C (A4D-2N): 638 aparatos con radar AN/APG-53 en una nariz más larga,piloto automático, sistema giroscópico mejorado, sistema de bombardeo mejorado, y motor J-65-W-20 de 3810Kg de empuje. Primer vuelo 21 de agosto de 1958. Entregas entre 1959 y diciembre de 1962. 25 entregados a la Fuerza Aérea Argentina con cinco soportes y sin el sistema de bombardeo a baja altura AN/AJB-3. El radar fué sustituído por un VLF/Omega Litton LTN-211 complementado por un radioaltímetro Thomsom-CSF AHV611 y IFF 2720 en 1979. Cañones cambiados entre 1984 y 1987 por los DEFA de 30mm y a partir de 1989 recibieron la cineametralladora Omera 110 junto a los A-4P, removida recientemente.

A-4E (A-4D-5): 497 aviones con cinco soportes subalares, mayor carga de armas (3720Kg), 27% más de alcance, motor Pratt & Whitney J-52-P-6A de 3855Kg (luego instalado en los A-4A/B/C). Voló por primera vez el 12 de julio de 1961 y las entregas comenzaron en noviembre de 1962. 43 transferidos a Israel durante la guerra del Yom Kippur de los que luego los sobrevivientes fueron vendidos a Indonesia. Estos últimos poseen el escape de la tobera alargado para protegerse de los misiles de guía infrarroja y joroba de aviónica.

A-4F: Versión con joroba de aviónica adicional, deflectores, asientos Douglas Escapac cero-cero, spoilers que reducen la carrera de aterrizaje en 305mts., blindaje adicional. 146 construídos y un A-4E modificado. Motores J-52-P-8A de 4218Kg de empuje. Cien fueron reequipados con motores Pratt & Whitney J-52-P-401 de 4990Kg de empuje. Primer vuelo el 12 de julio de 1966, entregas a partir del 20 de junio de 1967 hasta 1968. 6 entregados a la Fuerza Aérea Argentina.

TA-4F: Versión biplaza de entrenamiento. Fuselaje 71cm más largo, 379lts menos de combustible, asiento Douglas Escapac cero-90 nudos, armamento del A-4F, equipamineto simplificado, motores J-52-P-6A u 8A opcional. Efectuó su primer vuelo como TA-4E el 30 de junio de 1965, las entregas comenzaron en 1966 y se fabricaron 237 más dos prototipos..

TA-4J: Versión de entrenamiento de pilotos basada en el TA-4F con el radar y los sistemas de armas eliminados, aunque pueden ser instalados. Nació a partir de un contrato por 26.834.000 dólares con el US Navy Air Advanced Training Command por 292 aviones nuevos más otro lote de TA-4F convertidos. Voló por primera vez en mayo de 1969 y los primeros cuatro se entregaron el 6 de junio de ese año. 2 transferidos a la Fuerza Aérea Argentina en 1997.

A-4M Skyhawk II: Modelo basado en el A-4F con motor J-52-P-408 de 5080Kg de empuje, paracaídas de frenado para operar desde pistas de 1220mts., hasta un 30% más de efectividad, cockpit rediseñado con mayor visibilidad, deriva del A-4H, mas capacidad de munición para los cañones, turbogenerador de presión dinámica y sistema de bombardeo ARBS. El primero de dos prototipos voló el 10 de abril de 1970 y entró en servicio el 3 de noviembre de ese año en el Cuerpo de Marines de Estados Unidos y luego también en la Armada de ese país. El total fabricado es de 158 hasta 1979. 4 entregados a la Fuerza Aérea Argentina en 1998.

OA-4M: 22 TA-4F y J modificados para obsevación y control aéreo avanzado para el USMC, sin el tanque de 908 litros de combustible del fuselaje, con carenado dorsal y algunos sin sonda de reabastecimiento ni paracaídas. Entregados entre 1979 y 1981. 1 transferido a la FAA en 1998.

A-4P: 50 A-4B para la Fuerza Aérea Argentina, con spoilers de A-4F, motor recorrido a cero horas, asientos eyectables 0-90 modificados a cero-cero en 1980, sistema de navegación Bendix CNA-4 en lugar del AN/ASQ-17, antena de VOR en la cola y equipos de comunicaciónes Bendix RTA-41B/RNA-26C, con una antena situada detras de la cabina, y DFA-73, en un pequeño rádomo dorsal, en lugar de los de UHF/ADF AN/ARA-25, el UHF AN/ARC-27 y el IFF AN/APX-6B. También se eliminó el TACAN AN/ARN-21 y el altímetro AN/APN-141. Entregados desde 1966. 49 arribaron a la Argentina y uno se accidentó en EEUU.

A-4Q: 16 A-4B modificados para el Comando de Aviación Naval de la Armada Argentina.

A-4AR Fighting Hawk: Actualización del A-4M para Argentina con radar ARG-1 similar al APG-66 y aviónica mejorada. Entregas a partir de 1997. Total 32.

OA-4AR Fighting Hawk: cuatro OA-4M actualizados para la Fuerza Aérea Argentina con radarARG-1 similar al APG-66, aviónica mejorada y sección de cola de A-4M. Recibidos a partir de 1997.

Por: Juan Carlos Cicalesi, Horacio J. Clariá, Santiago Rivas y Fernando Benedetto. Director: Luis Piñeiro

COLECCION Revista ALAS Nº4

Colección Revista Alas es una publicación del **Grupo Da Vinci**. Este número forma parte de la edición Nº 49 de ALAS. Piedras 264 1º B (1070) Bs. As. Tel/Fax.: 54 (1) 343-4158/ 331-1255 **Impresión:** New Press Grupo Impresor SA Paraguay 264 (Avellaneda- Bs. As.) Tel/Fax 208-9767 **Distribución en Cap. Fed.:** Roberto Troisi & Asoc. Campana 2841 Cap. **Distribución en Interior:** DISA L.S. Peña 1832/36 (1135) Bs. As. Todos los derechos reservados. Las opiniones de los artículos firmados son de responsabilidad de sus autores y no necesariamente compoartidos por el Grupo Da Vinci. Se prohibe la reproiducción parcial o total de los artículos publicados, por cualquier medio, sin la expresa autorización del autor y del Grupo Da Vinci.

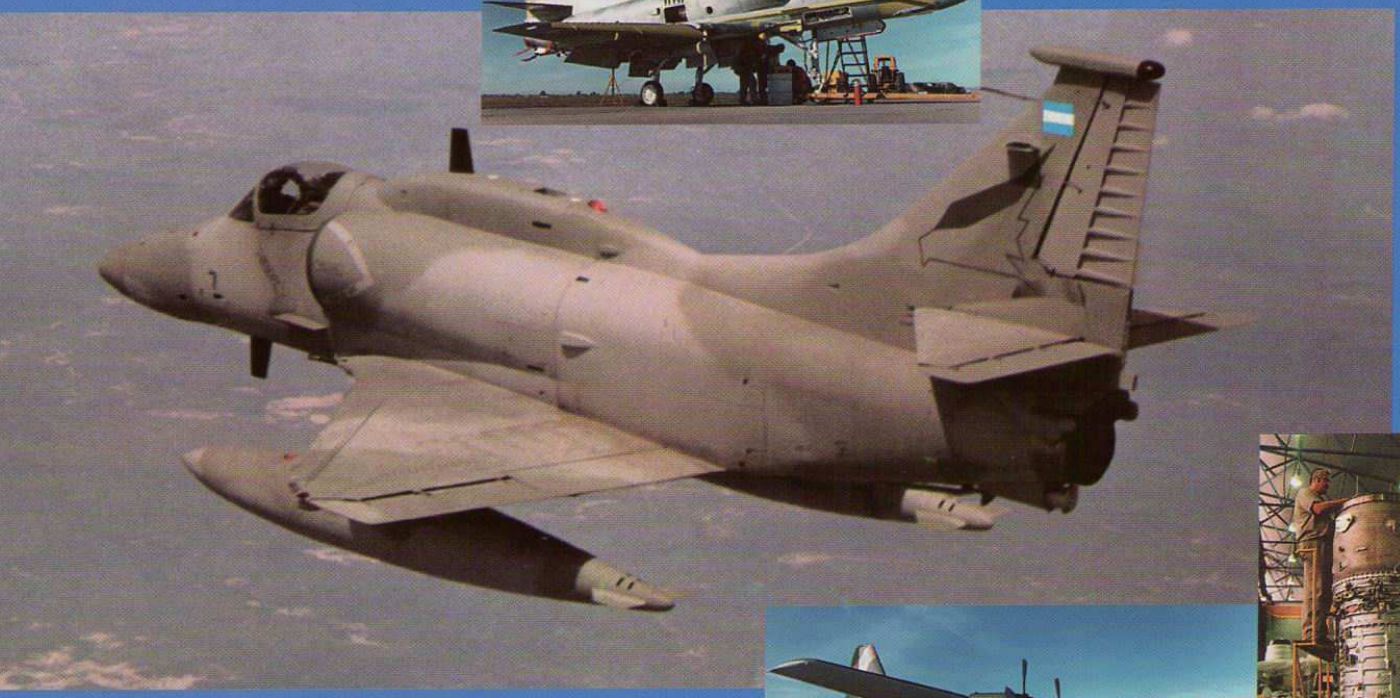
Los autores desean dedicar esta breve reseña del A-4 Skyhawk a aquellos que, junto a sus queridas máquinas, dieron su vida por su patria en las frías aguas del Atlántico Sur: **Cap. Palaver, Cap García, 1Tte Bolzán, 1Tte Castillo, 1Tte Bustos, 1Tte Manzotti, 1Tte Gavazzi, 1Tte Vazquez, 1Tte Guadagnini, Tte Bono, 1Tte Nívoli, Tte Casco, 1Tte Velázco, Tte Farías, Tte Arrarás, Tte Lopez, Tte Ibarlucea, Tte Lucero, Alf Vazquez.**

Lockheed Martin Aircraft Argentina SA

LOCKHEED MARTIN

"ONE STOP SHOP" para todas las necesidades aeronáuticas

- Modernización de Aviones A4AR para la Fuerza Aérea Argentina



- Mantenimiento, Inspección, Modificación y actualización de aeronaves
- Reparación / Overhual de Motores, Accesorios, Aviónica e Instrumental
- Fabricación de Aeropartes

Lockheed Martin Aircraft Argentina SA

Centro Aeronáutico de Excelencia para Latinoamérica

Avenida Fuerza Aérea Argentina 5500
Tel: (54-51) 668733 Fax: (54-51) 668734

(5010) Córdoba República Argentina